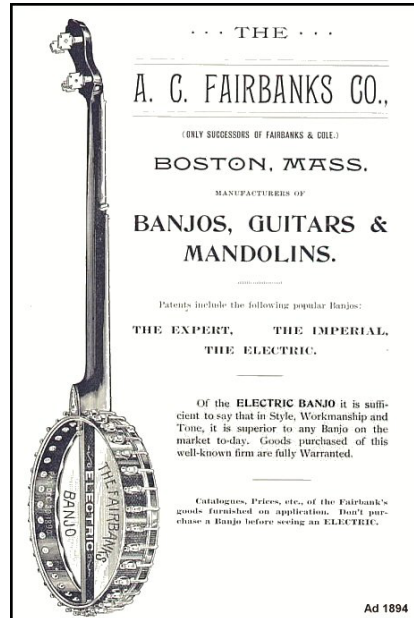


## ***A.C. FAIRBANKS (1852-1929)***

***De la fabrication de banjos à celle de jantes en bois de bicyclettes !***

---

***From the manufacture of banjos to the manufacture of wooden bicycle rims!***



1894



1898

Communication initialement programmée pour la  
31e Conférence internationale des historiens du cycle.  
Gand, 2020 et report en 2021.  
(Conférences annulées en raison des restrictions sanitaires)

Gérard De Smaele, 2020

## About the ICHC

The first International Cycling History Conference was instituted in 1990 in Glasgow, Scotland, offering historians of the sport and the technology a forum to exchange their findings and ideas. Since these first beginnings, a conference has been held each year in locations ranging from San Remo (Italy) to Osaka (Japan), and from Cambridge (England) to Stellenbosch (South Africa).

**<< Click here to go straight to the next ICHC >>**

At each of these conferences, delegates make presentations about specific aspects of the history of cycling and the bicycle. In many cases, myths are debunked (such as Hans-Erhard Lessing's work on uncovering the hoax of the alleged "Leonardo da Vinci bicycle.")

Each conference is organized by a different group, institution, or individual — sometimes with sponsorship of one or more companies or organizations. After each conference the proceedings are published. These books provide the most complete and up-to-date inventory of the state of the art in cycling history available anywhere in the world.

**Above Photo:** The riders who rode from Nancy (France) to Karlsruhe (Germany) to Commemorate the 200th Anniversary of the Invention of the Draisine by Karl Von Drais.

## **Les jantes en bois de Fairbanks - Fairbanks' wooden rims**

Le vélo fut tôt introduit aux États-Unis, à une période où le banjo à cinq cordes se trouvait lui aussi en pleine voie d'expansion. Bien que ces deux secteurs d'activité soient bien distincts l'un de l'autre, il existe cependant entre eux quelques liens inattendus. Depuis les années 1960, j'ai été amené à m'intéresser à l'histoire de cet instrument et en 1984, lors d'une exposition au Massachusetts Institute of Technology, à Cambridge, le collectionneur James Bollman y présenta un ensemble des plus remarquables, provenant pour une bonne part de Boston, également fief de la Columbia-Pope Manufacturing Company. Il fit alors remarquer qu'Albert Conant Fairbanks (1852-1919), après avoir été à l'origine de la création d'une des plus prestigieuses marques de banjos, s'était finalement reconverti dans la production industrielle de jantes en bois pour bicyclettes. Pour ce faire, il s'était tout simplement inspiré des procédés de fabrication déjà mis en œuvre pour la confection des caisses de ses banjos: découpe, cintrage, assemblage, tournage...

Cette brève communication n'a aucune prétention académique, mais étant occupé depuis des décennies par l'histoire du banjo – plus particulièrement par celle de la version originale à cinq cordes-, il m'a semblé intéressant de mettre en évidence cette concordance: celle d'un homme qui aura mis toutes ses compétences de luthier au service de la machine cycliste. Alors que l'Exposition Universelle de Paris 1900, brillait sous l'éclat de la "Fée Electricité", le brevet de son "Electric tone ring" –pour un instrument de conception purement acoustique-, soulignait lui aussi la modernité de son époque. Mais Fairbanks était également un fervent cycliste. Cette autre passion finit par l'emporter, à un moment où certaines des bicyclettes les plus raffinées étaient en bois.

Gérard De Smaele, 2020.

\*\*\*

The velocipede was early introduced to the United States, by a time when the five-string banjo was also in full expansion. Although these two industries are quite distinct from each other, there are some unexpected links between them. Since the 1960s, I have been interested in the history of this instrument, and in 1984, at an exhibition displayed at the Massachusetts Institute of Technology in Cambridge, collector James Bollman presented a remarkable collection, much of it from Boston, also home to the Columbia-Pope Manufacturing Company. He pointed out that Albert Conant Fairbanks (1852-1919), after having created one of the most prestigious brands of banjos, had finally converted to the industrial production of wooden bicycle rims. To do so, he was simply inspired by the manufacturing processes already used to make his banjos rims: cutting, bending, assembly, turning...

This brief communication has no academic pretensions, but being occupied for decades by the history of the banjo - more particularly by the original five-string version - it seemed interesting to me to highlight this concordance: that of a man who will have put all his skills as a luthier at the service of the cycling machine. While the 1900 Paris World Fair shone under the brilliance of the "Electric Fairy", the patent for the "Electric tone ring" -for an instrument of purely acoustic design- also emphasized the modernity of his time. But Fairbanks was also an avid cyclist. This other passion eventually prevailed, at a time when some of the finest bicycles were made of wood.

Gérard De Smaele, 2020.



## A.C. FAIRBANKS (1852-1929)

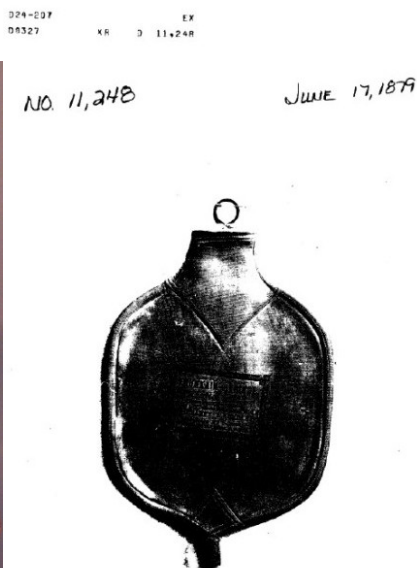
### *De la fabrication de banjos à celle de jantes en bois de bicyclettes !*

---

### *From the manufacture of banjos to the manufacture of wooden bicycle rims!*

Né de parents musiciens, Maurice de Vlaminck (1876-1958) fut d'abord violoniste et cycliste avant de devenir le grand peintre que nous connaissons aujourd'hui. Dans un autre domaine, le lien entre le monde du banjo et celui de la bicyclette n'attire pas tellement l'attention. Cependant l'observateur averti relèvera bien des analogies entre les procédés de fabrication utilisés par Albert Conant Fairbanks (1852 / Sterling, Massachussetts – 1929 / Tonowanda, New York) -un fervent cycliste, passionné de sculpture sur bois et de banjo-, pour la fabrication des caisses de résonance de banjos, et ceux mis en œuvre pour la production par le même personnage de jantes laminées en bois pour bicyclettes. C'est du rapport entre ces deux secteurs d'activité qu'il sera question ci-dessous. Le signataire du présent article vous parlerait d'ailleurs tout aussi volontiers du banjo à cinq cordes que de littérature et de machines cyclistes<sup>1</sup>.

En plus de Fairbanks, d'autres exemples de cette relation entre le banjo et le vélo nous viennent à l'esprit. A une époque où le *minstrel show* était tête d'affiche, William Esperance Boucher Jr. (1822-1899), un Allemand originaire de Hambourg qui émigra aux Etats-Unis vers 1840, ouvrit à Baltimore, dans le Maryland, le premier atelier important de fabrication de banjos aux USA. Il réalisait aussi des tambours destinés aux armées et fut actif dans sa ville d'adoption jusque dans les années 1880. Ce personnage, bien connu des historiens et des collectionneurs de l' "Antebellum banjo", aurait par ailleurs revendiqué le fait d'avoir fait partie des tout premiers cyclistes américains<sup>2</sup>. Un siècle plus tard, dans les années 1970, Reed Martin (né en 1948) –qui est pour nous un "banjoïste légendaire"<sup>3</sup>-, a quant à lui terminé vainqueur de la course cycliste amateurs des 100 miles de Boston. Depuis des lustres, son instrument de prédilection est un ancien "Vegaphone" à cinq cordes, un "tubaphone" avec résonateur construit par Vega dans les années 1920. Cette grande marque américaine avait racheté celle originellement fondée par A.C. Fairbanks. Après des débuts dans la production de matériel médical, et avoir ensuite innové dans le domaine du banjo, notre homme, avait radicalement changé de cap. Utilisant son savoir-faire, il excellera et se fit tout autant connaître dans l'industrie des jantes en bois pour bicyclettes.



"The Fairbanks Fountain Syringe", et le brevet de 1879.

<sup>1</sup> Voir le site internet de l'auteur : <http://www.desmaele5str.be/index.html>

<sup>2</sup> Cartel de l'exposition *Making Music: The Banjo in Baltimore & Beyond*, présentée en 2014 au Baltimore Museum of Industry, principalement focalisée sur W. Boucher et le banjo du *minstrel show*.

<sup>3</sup> Reed Martin, *Old Time Banjo*, Cabin John, CD 101, Maryland, 1998; Glenn Godsey, "CD review: Old Time Banjo, Reed Martin", in *Banjo Newsletter*, XXVI/4, Feb. 1999, pp.6-8; Ken Perlman, "Reed Martin", in *Banjo Newsletter*, XXV/4, Feb. 1998, pp. 8-13 et XXV/5, march 1998, pp. 8-12; Fred Geiger, "Reed Martin", in *Banjo Newsletter*, X/8, June 1983, pp. 5-8.

... THE ...

**A. C. FAIRBANKS CO.,**

(ONLY SUCCESSORS OF FAIRBANKS & COLE.)

**BOSTON, MASS.**

MANUFACTURERS OF

**BANJOS, GUITARS & MANDOLINS.**

Patents include the following popular Banjos:

**THE EXPERT, THE IMPERIAL, THE ELECTRIC.**

Of the **ELECTRIC BANJO** it is sufficient to say that in Style, Workmanship and Tone, it is superior to any Banjo on the market to-day. Goods purchased of this well-known firm are fully Warranted.

Catalogues, Prices, etc., of the Fairbank's goods furnished on application. Don't purchase a Banjo before seeing an **ELECTRIC**.

Ad 1894

**Fairbanks-Boston.**

\*\*\*

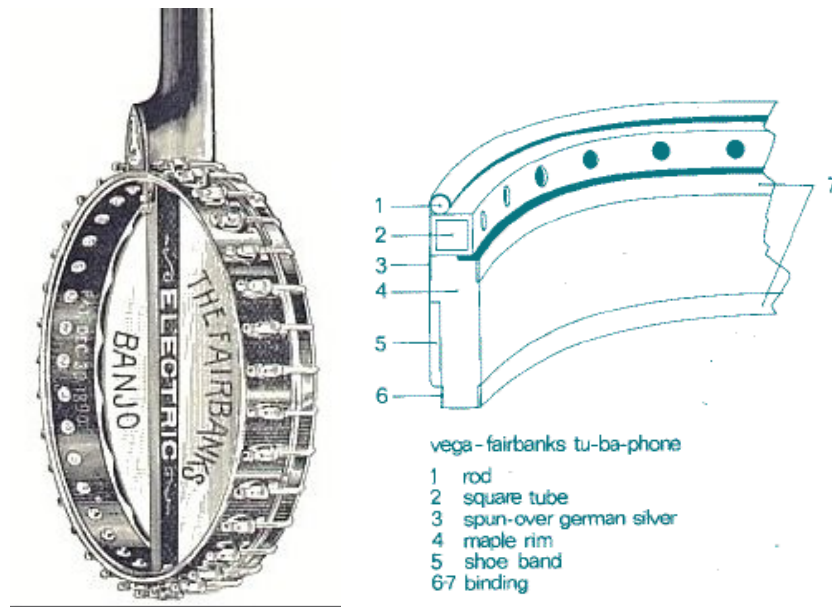
**Fairbanks-Boston Rim Co.**

MAKERS,

BRADFORD, PA. BEDFORD, MASS. TORONTO, CAN.

TRADE MARK  
FAIRBANKS-BOSTON  
LAMINATED WOOD RIM.  
BRADFORD, PENN. BEDFORD, MASS.  
PAT. MAY 9, 1893.

Banjo Fairbanks "Electric", 1894.  
Jantes laminées Fairbanks, 1893.



A g. : Banjo Fairbanks: intérieur de la caisse (*clad metal rim*) et son "electric tone ring".  
A dr. : Coupe de la caisse (*wood rim*) du "tubaphone": un *tone ring* breveté plus tard par Vega.

Aux Etats-Unis, au 19<sup>e</sup> siècle, après la vogue du *minstrel show* et un premier engouement pour le banjo, le *classic style*<sup>4</sup> devint la nouvelle mode. A cette époque, le banjo, se limitait encore presque exclusivement aux modèles à cinq cordes : quatre longues et une chanterelle plus courte jouxtant la corde la plus basse. Bien que ce style de jeu se soit répandu et ait perduré en Angleterre jusque bien plus tard dans le 20<sup>e</sup> siècle, c'est d'abord dans les grandes

<sup>4</sup> Une technique de jeu aussi connue sous le nom de "*finger style*", propre au "banjo classique", dérivée de la guitare classique, donc d'origine européenne; à distinguer du "*minstrel style*" ou "*stroke style*" d'inspiration africaine.

villes de l'Est américain, que cette mode du style classique trouve ses origines et s'y établit, de la fin de la guerre de Sécession à la première guerre mondiale. Ces cinquante années -de 1870 à 1920-, marquées par une « élévation » du goût et du répertoire, seront aussi celles d'un premier âge d'or de la fabrication de l'instrument. Il fallait répondre à la demande, et si d'innombrables petits ateliers de luthiers voyaient le jour, des firmes plus importantes firent aussi leur apparition, comme : Buckbee dans le Bronx, NY (entreprise créée les années 1860, considérée comme le plus gros fabricant de banjos dans les années 1880), les Dobson à Boston, S.S. Stewart à Philadelphie (années 1880 et 1890) et Fairbanks dont les premières productions remontent à 1875, à Boston. Plus tard, entre les deux grands conflits mondiaux, et à l'exception des régions rurales du Sud<sup>5</sup>, le banjo à cinq cordes deviendra subitement obsolète. Ce seront alors les firmes Vega (qui rachète la marque Fairbanks en 1904), mais aussi Lyon & Healy, Rettberg & Lange (qui deviendra Paramount), Bacon, Gibson, Bacon & Day, etc., qui abreuvèrent le nouveau marché ouvert par une importante demande en banjos ténor. Pour rappel, cet instrument, ainsi que le *plectrum banjo* (un cinq cordes privé de sa chanterelle), comptent quatre cordes de même longueur. Joués au plectre, le ténor et le plectrum furent abondamment utilisés au sein des premières formations de jazz et des orchestres de dance de l'entre-deux guerres.

Avec le grand *folk revival* des années 1950-1960 -dont le chanteur/banjoïste Pete Seeger fut la figure de proue-, et la remise en valeur de la musique traditionnelle du Sud des Etats-Unis, le banjo à cinq cordes fit sa grande réapparition, pour demeurer l'instrument emblématique que nous connaissons encore aujourd'hui. Ce « *come back* du 5 cordes » remit au goût du jour les belles productions des luthiers de l'époque classique, notamment celles d'Alfred Conant Fairbanks. Notons au passage que le *folk revival* portera les idéaux d'une jeunesse de l'après guerre, et soutiendra par exemple les actions de Martin Luther King pour la défense des droits civiques. Marquant toute une génération, les effets du *folk revival* furent plus durables qu'un simple phénomène de mode. Bien de ses thèmes restent d'actualité.

Après ce bref survol de l'histoire générale du banjo, revenons plus particulièrement à A.C. Fairbanks. Ajoutons qu'il avait quitté sa florissante entreprise en 1895, pour en confier la direction à David L. Day (1865-1956), un autre acteur célèbre de l'évolution des banjos Fairbanks, qui à travers les firmes Vega et Bacon & Day -déjà citées ci-dessus-, continuera l'œuvre novatrice du fondateur. Contre toute attente, et ceci dès le début des années 1890, le nom de Fairbanks, devenu un des plus prestigieux parmi les fabricants de banjos à cinq cordes, apparaît estampé sur les jantes en bois des plus belles bicyclettes de l'époque. De toute évidence, Fairbanks était un entrepreneur cherchant les opportunités à saisir. Sa réputation et son succès dans le domaine des jantes se répandirent tant aux Etats-Unis qu'en Angleterre, mais aussi en France ainsi qu'ailleurs en Europe.

Ceci dit, les historiens du cycle nous feront remarquer que la période s'étalant de 1870 à 1920 correspond presque exactement à celle de l'éclosion de la vélocipédie<sup>6</sup> et à la métamorphose d'un nouveau mode de locomotion, qui aboutira à la bicyclette moderne.

Pour rappel, la draisienne -le premier engin autopropulsé à deux roues en ligne-, a bien été inventée en 1817 par l'allemand Karl von Drais (1785-1851). Son amélioration se fit cependant encore longtemps attendre. Ce n'est qu'au début des années 1860 qu'apparaîtra le

---

<sup>5</sup> Parallèlement et après la guerre de Sécession, ce que nous appelons la *Country Music* commence à se développer dans les régions rurales Sud. Avec l'arrivée de la radio et des disques, cette musique qui fait souvent appel au banjo à cinq cordes, se répandra à travers le pays. Son essort commercial fut bloqué suite à la grande crise boursière de 1929.

<sup>6</sup> Gérard De Smaele, *Le cheval bleu: du vélocipède à la bicyclette*, Paris, L'Harmattan, 2018.



vélocipède à pédales<sup>7</sup> ; c'est en 1866 que le Français Pierre Lallement (1843-1891), introduisit le vélocipède aux Etats-Unis. Il fallut attendre 1867 pour qu'il apparaisse lors de l'Exposition Universelle de Paris et que l'on commence à le voir déambuler dans les rues de la capitale. Mais, à peine mise sur pieds, la guerre franco-prussienne de 1870-1871 interrompit le développement de la Compagnie Parisienne, l'entreprise née de l'association de Pierre Michaux et des Frères Olivier. L'industrie du cycle prit alors son second élan, mais cette fois à Coventry, en Angleterre, James Starley (1830-1881) ouvrant la voie à un tout nouveau secteur industriel qui connaîtra un essor fantastique dans la dernière décennie du 19<sup>e</sup> siècle ; ceci tant en Europe qu'aux Etats-Unis. Là-bas, les historiens du cycle qualifieront le phénomène d'« *american bicycle craze of the 1890s* ». Boston, dans le Massachusetts, et sa région en seront l'épicentre. Boston, qui nous ramène irrémédiablement vers Fairbanks: ses banjos... et finalement ses jantes en bois.

Cette dernière décennie du 19<sup>e</sup> siècle sera aussi celle de la fabrication d'élégantes bicyclettes de luxe. A côté de celles en métal, on en trouvera d'autres réalisées en bois et/ou en bambou<sup>8</sup>, dont les marques seront Old Hickory (Chicago, ca. 1896), Bentwood (Toronto, ca. 1897), Push-Thonet (Autriche, ca. 1896), La Souplète (France, ca. 1895)... et de la M.D. Stebbins Manufacturing Co., une des plus grandes fabriques de vélos à cadre en bois, établie dans le Massachusetts. Les espèces de bois sélectionnés pour les jantes seront le *caryer* (noyer blanc d'Amérique) ou l'aulne, mais le plus souvent l'érable, une essence abondante, largement utilisée par les luthiers pour la fabrication de banjos. Bien que le cas s'avère particulier, on relèvera parfois sur certaines de ces machines, des jantes métalliques peintes en imitation bois. Notons pour finir que l'érable choisi pour les jantes était sévèrement sélectionné. On ne retenait que 20% de l'arbre, tandis que les parties non utilisées pouvaient parfaitement convenir à d'autres fins, comme celle de la fabrication de meubles... et de banjos.

En fait, c'est vers 1892 qu'apparaîtront des premières jantes en bois de Fairbanks. Celles-ci étaient percées d'orifices destinés au passage de fins rayons métalliques, et profilées pour pouvoir maintenir des pneus (pleins ou creux) ou des pneumatiques gonflés d'air. Ceux-ci, une invention récente, de l'Ecossais John Boyd Dunlop (1840-1921), commençaient à se montrer partout, largement promotionnés après le premier Paris-Brest-Paris de 1891, la première grande course internationale courue –pour certains concurrents–, sur pneumatiques. Le vainqueur fut Charles Terront (1857-1932), sur pneumatiques Michelin, suivi de Jiel-Laval (1855-1917), équipé de Dunlop. Mais, les premiers pneumatiques étaient encore chers, difficiles à réparer et ne se répandront que progressivement.

Nous savons à quel point le poids des roues constitue une entrave à la vitesse d'accélération de nos machines à pédales. A l'époque de Fairbanks, les jantes métalliques étaient encore assez lourdes, et celles en bois, bien que plus onéreuses, étaient appréciées pour leur légèreté. De prime abord, on leur reprochait un manque de rigidité et de fiabilité, car celles qui étaient constituées d'une seule pièce de bois cintré étaient relativement fragiles ; elles pouvaient plus facilement se gauchir, se déformer et éventuellement se fendre. Exposées à la pluie et au soleil, il y avait aussi le problème des effets de l'eau et de la chaleur sur le bois de ces jantes. L'amélioration de leur qualité se fit par l'agencement et le contre-collage de lamelles de bois plus fines. De toute évidence, ce procédé, maîtrisé par le fabricant Fairbanks pour la confection de caisses de résonance de banjos, pouvait convenir pour cet autre usage. On sait que le vernissage du bois rendait sa surface imperméable à l'eau, mais Fairbanks finit par lui

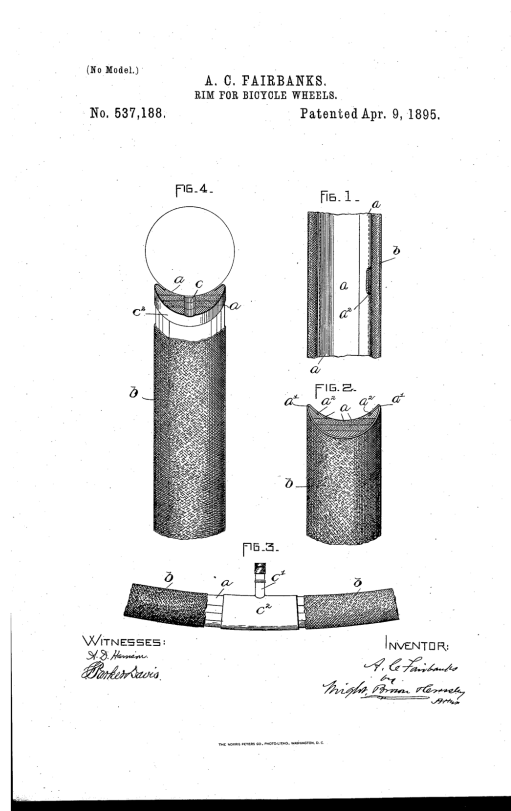
---

<sup>7</sup> On a longtemps attribué cette invention à Pierre Michaux (1813-1883), sans pour autant pouvoir le prouver.

<sup>8</sup> De beaux spécimens sont conservés au Fietsmuseum Velorama à Nimègues, Pays-Bas.



préférer un recouvrement de la jante par une toile imperméable, collée, vernie ensuite sur sa surface : une autre innovation pour laquelle il déposera un brevet exclusif.



Brevet de 1895. Jante laminée recouverte d'une toile.

En ce qui concerne le banjo, rappelons-nous qu'après l'utilisation de gourdes et de calebasses, la conception des caisses de résonance s'est longtemps résumée au simple cintrage d'une fine planchette de bois, à laquelle on donnait une forme circulaire : un concept dont William Boucher (1822-1899) –fondateur à Baltimore du premier atelier spécialisé d'une certaine importance- fut le plus grand protagoniste. Vers 1880 le « clad metal rim » sera un des éléments caractéristiques des caisses des banjos de la firme de Samuel Swain Stewart<sup>9</sup>, ainsi que d'autres prédécesseurs, dont la fine structure de bois cintré était recouverte d'une enveloppe externe métallique. Jusque-là, on notera que la paroi des caisses restait généralement assez mince, ainsi que l'absence d'un réel *tone ring* métallique<sup>10</sup>.

Dans les années 1890, A.C. Fairbanks, à la recherche d'une sonorité plus puissante ainsi que d'une structure plus rigide, déposa un brevet pour une caisse de conception plus élaborée: le célèbre *electric tone ring*. Cette pièce métallique reposait alors sur une base relativement épaisse, constituée d'une structure de trois épaisseurs de bois contrecollés. A ce *tone ring*, souvent associé à une caisse de type *clad metal*, lui succéda le "*White Laydie*", reposant sur une épaisseur de bois plus importante (de l'ordre du ½ pouce voire plus). La fabrication de ce court cylindre creux se faisait en plusieurs étapes : débitage des bois sélectionnés, étuvage à haute température, cintrage, encollage, mise en forme... Après séchage, ces fûts de bois étaient passés au tour, pour y être calibrés et profilés en fonction du futur montage des

<sup>9</sup> S.S. Stewart n'a pas fait breveter cette innovation car il n'en est pas l'inventeur.

<sup>10</sup> Le *tone ring* est la pièce circulaire, généralement métallique, sur laquelle repose directement la peau du banjo.

tendeurs et du *tone ring*. Le vernissage et le perçage des trous destinés à la fixation des tendeurs de la peau (*bracket shoes*) terminaient le processus de fabrication.



Banjo estampillé "Fairbanks & Cole", des années 1880.

On distingue bien le "3 ply rim" .

Photo: Hank Scharzt: <http://www.hschwartz.com/FairbanksBanjos/FandC.html>



Un banjo Fairbanks "Electric" des années 1890, désassemblé. En haut et de g. à dr.: *tone ring*, peau sur son cerceau et *stretch band*.

Exposition "The Banjo the People and the Sounds of America's Folk Instrument". Our Heritage Museum, Lexington Massachusetts, 2002.  
Coll. J. Bollman. Photo: Gérard De Smaele.

A.C. Fairbanks décrira, presque mot pour mot, cette même suite d'opérations, aussi bien pour la fabrication de ses jantes en bois pour bicyclettes que pour ses caisses de banjos. On notera cependant une énorme différence quant à l'ampleur des chiffres de production des jantes de vélos. Cette fois l'ensemble du procédé était hautement mécanisé, pour en arriver à fournir jusqu'à plus de 1.500 paires de jantes par jour, un chiffre qui, pour répondre à la demande, sera en constante augmentation.

Fairbanks fut très tôt l'allié des plus grandes marques de vélos établies dans la région de Boston : la Columbia du Colonel Pope, la Victor de l'Overman Wheel Company, ainsi que de Dunlop (pneus) et de Constrictor (jantes et pneus), de grands manufacturiers qui équipaient les cycles. Contrairement aux banjos, les jantes laminées de Fairbanks furent ainsi fabriquées à échelle industrielle, sur des sites installés près de Boston et en Pennsylvanie. Pour pourvoir le marché européen, une unité de production s'ouvrit dès 1894 à Draycott, dans le Derbyshire en Angleterre, près de Nottingham, où Raleigh s'était établie en 1887.

En Angleterre, on retrouvera ces jantes Fairbanks, montées de pneus Dunlop, non seulement sur les cycles Raleigh, mais aussi sur d'autres marques de vélos de première qualité, comme Humber. Ces mêmes pneus et jantes furent aussi largement utilisés par un grand nombre de fabricants de cycles, dont Clément en France.



Fairbanks "Electric n° 1"  
Benunzio Uptown Music, Rochester, NY.



Publicité pour les cycles Raleigh et les jantes en bois Fairbanks, dans l'annuaire du Touring-Club de France de 1897.





Banjo Fairbanks "Whyte Laydie" N°7, 1908.

"The A.C. Fairbanks Co. Makers, Boston, Mass. / SN-24543.

Photo: Elderly Instruments, janvier 2019.

Pour terminer, rappelons que les roues des premiers vélocipèdes, de la draisienne à ceux des premiers Michaux et de la Compagnie Parisienne des Frères Olivier, étaient des roues charronnées, traditionnellement en usage sur les charrettes et les voitures hippomobiles, dont les rayons en bois sont dits « en compression ». En 1869, le Français Eugène Meyer (1844-1907) introduisit les premiers rayons métalliques, dits « en tension », ainsi que les jantes en fer, garnies de pneus en caoutchouc plein. Dans les années 1870, son compatriote Jules Truffault (1845-1920) rigidifia et allégèra cette jante en la rendant creuse. Dans un même but de fiabilité, l'Anglais James Starley (1830-1881) commencera à croiser les rayons de ses tricycles : un rayonnage « tangent » jugé plus stable que le rayonnage direct, qui se généralisera sur les vélos.

Les pneumatiques des vélos sont un des plus importants facteurs de confort et de sécurité pour l'utilisateur. On avait d'abord songé à augmenter la section des pneus pleins, puis à les rendre creux. Ces « caoutchoucs creux » ou "*cushion tires*" étaient solides mais n'étaient cependant pas encore gonflés d'air. C'est l'apparition du vélo démultiplié par la transmission par chaîne, en 1885, et l'invention du pneumatique de Dunlop en 1888, qui révolutionneront le monde du cyclisme, le rendant beaucoup plus efficace, sûr et confortable. Ces deux éléments, capitaux de l'évolution du cycle, indispensables pour sa propagation, ouvriront la voie et permettront à son industrie de s'épanouir pleinement. Dans les années 1890, la production de masse fit chuter le prix d'un moyen de locomotion, qui n'avait jusqu'alors été réservé qu'aux classes les plus aisées de la société. Contrairement à William A. Cole (1853-1909), un banjoïste qui fut son premier associé, Fairbanks était peut-être plus passionné de sport (et de haute finance) que de musique. La perspective d'une nouvelle opportunité économique expliquerait bien pourquoi Fairbanks s'engagea définitivement, en 1895, dans la fabrication de jantes en bois... tournant ainsi la tête au banjo ?

Comme tout industriel, Fairbanks dut faire face à la concurrence : de petits producteurs, mais aussi d'autres entreprises importantes, dont celle de Théodore Kundtz (1852-1937), un gros manufacturier, financier et philanthrope originaire de Hongrie, venu s'installer près de Cleveland, dans l'Ohio, qui après s'être lancé dans la fabrication de meubles pour machines à coudre, se diversifiera dans la production de mobilier destiné aux collectivités, aux églises et aux écoles. Sa chaîne de production de jantes en bois pour bicyclettes fut la plus importante des USA. Théodore Kundtz faisait aussi partie, avec Lobdell, Indiana et Fairbanks, de l'American Wood Rim Company (aussi pour des volants et des roues d'automobiles), un trust dont notre homme finit par se départir. Après 1900, il terminera sa carrière à la tête de la gestion d'une firme de production de peinture, la Waterproof Paint Co., située à Watertown dans le Massachusetts, dont il terminera comme président.

En France, les jantes de Fairbanks et de Kundtz se retrouveront toutes deux commercialisées, vers 1910, par la « Cie Franco-Américaine des jantes en bois – Paris ».



Au 20<sup>e</sup> siècle, la jante en bois fut améliorée par l'ajout sur son pourtour intérieur d'un profilé métallique, mais étant peu adaptée aux freins à pinces, elle fut progressivement abandonnée. Bien que l'on continuera encore à utiliser -jusque dans les années 1960-1970-, des jantes en bois sur les vélos de piste (ces derniers n'ayant aucun frein), leur usage sur route chutera fortement au sortir de la seconde guerre mondiale. Elles se rangent aujourd'hui au rayon des curiosités, conservant toutefois leur réel attrait esthétique. Citons pour exemple les jantes Ghisallo, actuellement produites en Italie, qui sont recherchées pour leur *look vintage*, et sont appréciées lors des « Tweed Runs » et diverses "retro parades", qui fleurissent çà et là, à Londres, Philadelphie, Portland et autre villes "trendy".

Si ces jantes en bois sont de nos jours quelque peu délaissées, le nom de Fairbanks demeure cependant encore étroitement associé au banjo à cinq cordes, dont les nombreux exemplaires survivants demeurent une des plus importantes sources d'inspiration de la lutherie du banjo moderne. Le rachat de la marque Vega par Martin's Guitars dans les années 1970 (production de 1970 à 1979), puis par Deering's Banjos (production de 1989 à aujourd'hui) aura permis à ce prestigieux innovateur de pérenniser son empreinte jusqu'à aujourd'hui. Pour beaucoup de

luthiers contemporains, Fairbanks reste encore une référence incontournable, ainsi qu'un idéal à poursuivre.

Reste qu'en dehors du "*banjoland*" l'évocation du nom de Fairbanks nous ramène essentiellement au domaine de la bicyclette.

G. De Smaele, 30.12.2021.

[www.desmaele5str.be](http://www.desmaele5str.be)

## Références<sup>11</sup> :

### Fairbanks / Banjos :

*Dating A.C. Fairbanks and Vega Banjos*: [http://www.mugwumps.com/acf\\_date.html](http://www.mugwumps.com/acf_date.html)

Stuart Cohen. *American Banjo Makers from the Civil War to WWII* : <http://www.trussel.com/bti/banmaker.htm>

Gérard De Smaele. *Banjo Attitudes*. Paris: L'Harmattan, 2015.

Gérard De Smaele. *A Five-String Banjo Sourcebook*. Paris: L'Harmattan, 2019.

Phil Gura, James Ballman. *America's Instrument. The Banjo in the Nineteenth Century*. Chapel Hill / London: The University of North Carolina Press, 1999, 303 p.

Elias Kaufman. « The Fairbanks and Vega Companies ». *Mugwumps*, VI/2, Spring 1978, pp. 18-20.

Elias Kaufman. « A History of the Fairbanks and Vega Banjo Companies ». in *The Five-Stringer*, No. 123 (Fall 1976) and serialized in succeeding issues through 1979.

Hank Schwartz. *Fairbanks Banjos* : <http://hschwartz.com/FairbanksBanjos/FairbanksBanjos.html>

Robert Lloyd Webb, James Ballman. *Ring the Banjar!: The Banjo in America from Folklore to factory*. Cambridge, MA: MIT Museum, 1984, 101 p.

### Histoire du cycle / jantes en bois Fairbanks:

*American Cyclist (The)*, Hartford, Conn., 1890s.

Bartleet. *Bartleet's Bicycle Book*. Ed. J. Burrow and Co. Ltd, 1931, p. 93.

*Bicycle News (The)*.

Louis Baudry de Saunier, « La jante en bois », in *La Nature*, n° 1080 du 10 février 1894, p. 164.

Bougier H. *Cycles et motocycles*. Paris: H. Dunod et E. Pinat, 1911, pp. 68-69.

*Bulletin Officiel de l'Union Vélocipédique de France*, année 1894 et suiv.

*Cycle Age and Trade Review (The)*, USA, 1890s. [Cycling Life and Bearings merged to form the Cycle Age]

*Cycling Age (The)*, Chicago, 1890s.

*The Cyclist and Athlete*.

Gérard De Smaele. *Le cyclisme dans les livres et les revues*, Paris: L'Harmattan, 2015.

Gérard De Smaele. *Le cheval bleu: du vélocipède à la bicyclette*, Paris: L'Harmattan, 2018.

Pryor Dodge. *La grande histoire du vélo*, introduction par David V. Herlihy, traduit de l'anglais par Frédéric Deschandel. Paris: Flammarion, 1996, 217 p.

*Grace Guide to British Industrial Industry* : [http://www.gracesguide.co.uk/Main\\_Page](http://www.gracesguide.co.uk/Main_Page)

Tony Hadland, Hans-Herhard Lessing. *Bicycle Design*. MIT Press, 2015.

David Herlihy. *Bicycle: The History*. New Haven, London: Yale University Press, 2004, 470 p.

Losifidis Kyriakos. *The Wooden Bicycle Around the World*. Image Publishing Group, 2017, 272 p.

*Outing & the Wheelman: An Illustrated Monthly Magazine of Recreation*.

*Pall Mall Gazette*, April 15, 1896.

*Referee (The)*, USA, 1890s.

*Revue du T-C F*, juin 1894, p. 109.

Andrew Ritchie. *King of the Road*. Berkeley CA: Ten Speed Press, 1975, 192 p.

Jacques Seray. *Deux roues : la merveilleuse histoire d'une machine nommée vélo*. Vélizy: Seray, 2013, 160 p.

*Vélocé Sport (Le)*, à partir de 1894 : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32887197v/date.item.r=Fairbanks>

---

<sup>11</sup> Merci à Shawn Sweeney et à Pryor Dodge pour la communication de quelques précieuses orientations bibliographiques concernant Fairbanks.



*The Wheel and Cycling Trade Review*, 1893 : <https://archive.org/details/wheelcyclingtrad12251newy>  
Leonard Wieth. *A .C. Fairbanks*, 2008: <https://acousticmusic.org/research/history/large-shop-guitar-builders/a-c-fairbanks/>  
*Wood Rim Makers* : <http://thecabe.com/forum/threads/toc-wood-rim-makers-info.61555/>

